

«NULLVISJON» I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET- SIDE 10



God påske!  
*farvel vinter!*



**Statens vegvesen**  
Vestfold

**Bedriftsblad**  
for Statens vegvesen Vestfold,  
Nr. 1, mars 1999  
26. årgang

### Redaksjon

Redaktør: Jorun Sætre  
Journalist: Anne Mette Storvik  
Layout: Knut Vedeld Hovde

Ansvarlig for Vestfolder'n:  
Informasjonsseksjonen,  
v/ seksjonsleder  
Ann Karin Midtgaard

### Redaksjonsråd

Wenche Bjune  
Finn Erling Berg  
Øyvind Lindseth  
Roar Gärtner  
Inger Johanne Ihle Rasmussen

### Grafisk produksjon

Desktop og fotoscanning:  
Knut Vedeld Hovde  
Trykk: Cicero grafisk, Tønsberg  
Opplag 1200

### Utgiver

Statens vegvesen Vestfold,  
Postboks 2004  
3103 Tønsberg  
Tlf. 33 37 17 00  
Fax. 33 31 43 41

### Foto på omslaget

Forsidebilde:  
Vinterstemning i Ollebukta  
Innsidebilde: Slapefore i Nedre  
Langgate, Tønsberg.  
Foto: Knut Vedeld Hovde

### Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 1. juni



# Johans betraktninger

## Behov for bedre transportløsninger i fylket

**D**et skjer mye på transportfronten i Vestfold for tiden. Godt er det, for behovet for bedre transportløsninger er stort og voksende. Som vanlig er det de store prosjektene som får mest oppmerksomhet og fanger den politiske interesse sterkest. Men skal vi løse problemene både på kort og lang sikt, er også tiltak for å redusere bilbruk nødvendig. Miljøkravene, både til støy og forurensing, forutsetter en betydelig innsats innen år 2005. Samtidig er målet å redusere antall trafikkuulykker. Visjonen som det nå jobbes med er 0 drepte og 0 varig skadd. Det er et høyt ambisjonsnivå som vil kreve stor innsats og tildels upopulære løsninger.

Fylkestinget som forleden behandlet utfordringsdokumentet til Nasjonal transportplan (NTP) var også i noen grad opptatt av dette. Det meste dreide seg imidlertid om utbyggingen av E 18 og jernbanen samt hovedvegnettet i Tønsberg og Larvik. Bompengefinansiering aksepteres som en nødvendighet, siden statlige bevilgninger ikke er tilstrekkelige.

For E 18-utbyggingen er det klart at den skal fortsette så raskt som mulig. Etter at vi i 2002 er ferdig til og med Kopstadkrysset gjelder følgende prioritering:

- Langåker-Bommestad
- Kopstad-Gulli
- Gulli-Langåker
- Sky-Telemark gr.

For jernbanen er siktemålet å få til et likeverdig tilbud slik at trafikantene har et reelt valg mellom tog og privatbil.

Prioriteringen som Jernbaneverket og Fylkestinget står bak er følgende:

- Dobbelspor Barkåker-Tønsberg
- Nytt enkeltspor Larvik-Porsgrunn
- Dobbelspor Holm-Nykirke
- Jernbanetilknytning til Sandefjord Lufthavn Torp.

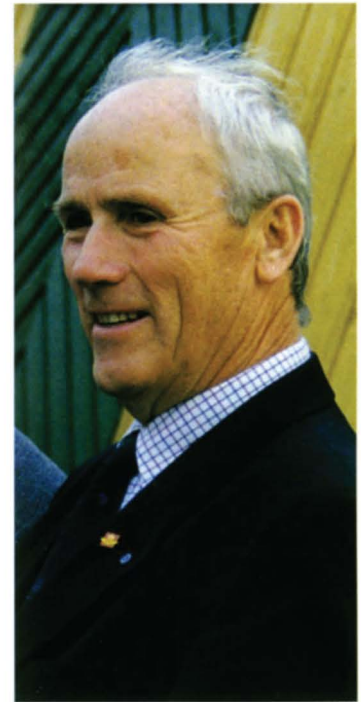
Både når det gjelder utbyggingen av E 18 og jernbanen snakker vi om annen finansiering som tillegg til statlige bevilgninger. For

jernbaneutbygging er arbeidet med alternativ finansiering bare så vidt kommet i gang. Jeg er spent på hva fylkeskommunen kommer fram til.

Etter orienteringsmøtet om den såkalte Tønsbergpakka, er jeg ganske optimistisk med sikte på å få en løsning for ringveg, sentralåre og kanalkryssing m.m. Tønsbergpakka forutsetter alternativ finansiering med noe statlige midler. Det er viktig at vi i forbindelse med NTP får inn en omtale av prosjektet. Da må kommunene og fylkeskommunen gi sin tilslutning innen St. Hans. I Tønsbergpakka må både sikkerhetsmessige og miljømessige tiltak inngå.

Prioriteringen av Larvik og omleggingen av riksveg 303 på Torstrand står ved lag, også etter fylkestingsbehandlingen. Det beklaglige er selvsagt at bevilgningene er så lave at de ikke gir mulighet for å sette i gang et så stort prosjekt nå. Vi må først sikre nødvendige midler til å gjennomføre hele prosjektet og det kan ta tid.

Det jeg har nevnt, er litt av det som foregår på transportfronten og som gjør jobben vår interessant og utfordrende. Mye av det vi steller med ligger nær grensen til politikk og er også grunnlag for politiske avveininger. Vår oppgave er å gi politikerne faglige analyser og vurderinger. Med ansvar for NTP har vært arbeid og ansvar i så måte blitt enda mer krevende og omfattende. Vi må tenke nytt og ta vår rolle i det helhetlige transportplanarbeidet. Det krever enda bedre kommunikasjon og informasjon, så vel internt som eksternt.



# Fra nasjonale transportutfordringer til lokale produksjonsutfordringer

*Produksjonssjef Roar Gärtner var tilbake 1. mars etter et halvt års permisjon for å lede den sentrale arbeidsgruppen som har utarbeidet det nasjonale utfordringsdokumentet i forbindelse med Nasjonal transportplan.*

*Oppdraget var å finne helhetlige utfordringer og strategier på tvers av etater og særinteresser. Hvilke erfaringer har han med seg tilbake til Vestfold?*

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD - FOTO: TORHILD BÆKKE



**H**va er du mest fornøyd med i arbeidet med det nasjonale utfordringsdokumentet?

- Det gode samarbeidet som ble etablert mellom de fire transportetatene. Vi klarte å sy sammen de ulike transportetater under felles overskrifter. Det ble ikke et vegkapittel, et jernbanelapittel osv. De ulike transportmidlene ble behandlet som deler av en helhet, forteller Roar.

- Jeg er fornøyd med at vi fikk et dokument med

struktur og klarhet. Vi formulerte en visjon for 2030 og det bidro til å klargjøre etatenes utfordringer framover. Utfordringsdokumentet konkluderer med at vi trenger en ny kurs i transportpolitikken. Vi kan ikke godta at liv og helse ofres i trafikken, og at vi beveger oss bort fra en bærekraftig utvikling.

Vi foreslår derfor en 0-visjon for trafikkulykker (0 drepte og livsvarig skadde) og redusert biltrafikk i byområdene. «Byområdene» er definert som de fire største byene + østlandsområdet innenfor InterCity-triangelet Lillehammer-Skien-Halden. For å få til dette er det nødvendig både å bedre kollektivtilbudet og å legge restriksjoner på bilbruken. Jeg tror vegprising er nøkkelen for å få det til, sier Roar.

- Hva har vært vanskeligst å få til?

- Å få alle sektorene til å delta på like fot. Det er Vegvesenet og til en viss grad Jernbaneverket som har mest

erfaring med denne type planlegging, men samspillet med de to andre etatene ble bra etter hvert.

- Hvordan har prosessen og organiseringen vært?  
- I tillegg til de fire transportetatene i arbeidsgruppa og styringsgruppa, har vi hatt en referansegruppe på 14 interesseorganisasjoner. Det har vært svært nyttig å få innspill fra Transportbrukernes Fellesorg., Naturvernforbundet, Norsk Havneforbund, Trygg Trafikk o.a.

- Er samarbeid mellom transportetatene framtiden?  
- Ja, men jeg tror Vegvesenet og Jernbaneverket har mest å hente på å samarbeide i oppfølgingen av planen. De dekker samme transportbehov i større grad enn tilfellet er med sjø- og luftfart. På overordnet nivå bør man imidlertid se de fire transportetatene i sammenheng og utnytte de ulike transportmidlenes fortrinn, mener Roar.

- Jeg tror samfunnsøkonomisk riktig prising av transportmiddelbruken vil bli et hovedtema framover. Det betyr at brukerne av veg, jernbane, sjø og luft må betale det bruken faktisk koster. Både investeringer, vedlikehold, miljøkostnader, ulykkeskostnader o.a. blir lagt inn i prisen. Da vil riktig valg av transportmiddel for enkelte også bli det riktige for samfunnet.

- Hva har du lært av denne jobben?

- Jeg har lært mye både om de andre transportetatene og om hvordan man kan få fram et helhetlig resultat. Det håper jeg å kunne bringe videre. Dessuten har mitt fravær gitt andre på Produksjonsavdelingen en mulighet til å vise hva de kan!

# En «harding» fra Nøtterøy



- Jeg har vært og trena i dag skjønner du, det er derfor jeg er litt rød i toppen, forteller en energisk og kampklar ordfører på Nøtterøy.

Klokka er 09.00 om morgenen og Svein Harding Hansen har vært i gang siden kl. 0600, først med pumping av vekter, så i møte og deretter til interøju med Vegvesenets utsendte.

**H**adde det vært opp til ordføreren, kunne vi hatt et intervju kun om «Tønsberg-pakka» og trafikkforholdene på Teie. Det er tydeligvis den saken han brenner mest for akkurat nå. I tillegg til «polsaken» da, selvfølgelig. Kanskje det skulle vært folkeavstemning både om plassering av Polet og trafikkforholdene på Teie?! Prøver jeg, men får et bestemt nei av ordføreren.

## Hva ville du gjort hvis du var vegsjef for en dag?

- Vegsjef med penger? Å! Da skulle vi hatt et gjennomgående vegsystem med et bærende vegnett der trafikken til og fra Nøtterøy skulle gå som smurt, uten kø. Han forteller at Teie Torv har en gjennomgangstrafikk og årsdøgntrafikk på 14.800 biler. Han nevner at kommunen har kommet med et forslag til miljøkulvert slik at gjennomgangstrafikken kan passere uten å forstyrre «idyllen» på torvet. - Folk skal kunne ta en tur til Teie Torv i fred og ro. Torvet er en arena for butikker og trafikken må fjernes, sier ordføreren. I tillegg vil han ha et kollektivfelt plassert ved siden av den ordinære vegen til og fra Tønsberg, slik at bussene slipper køen. Det er viktig for folk som jobber og går på skole i byen å ha et godt busstilbud. Han vil jobbe for framkommelighet for alle, men prioritere kollektivtransporten. Et godt utbygd bussnett på øya blir også nevnt. I tillegg prioriterer Harding Hansen et godt utbygd gang- og sykkelvegnett.

## Hva slags forhold har du til Statens vegvesen?

- Jeg tror jeg og kommunen har et godt forhold til Vegvesenet, sier han, men legger til at rollen Vegvesenet har i enkeltsaker, som en stat i staten, av og til kan være frustrerende for en kommunepolitiker. Han mener at Vegvesenet har lagt sitt løp utenfor det politiske system og at dette bør ses på. Han stiller i mange sammenhenger spørsmål om kommunene og Vegvesenet spiller på samme lag.

## Snart døgnet rundt

- Jeg har ettermiddags-åpent hver mandag, forteller Harding Hansen. Da er det mulighet for folk å ta en uformell prat om små og store ting. Han føler at han med denne åpne kanalen får en mer personlig kontakt med øyboerne. Dagen før dette intervjuet var han i møte med foreldre til autistiske barn og det hadde tydeligvis gjort inntrykk. Han nevner det flere ganger i løpet av intervjuet. Som travel politiker har Svein Harding Hansen ikke mange ledige kvelder, men noen helger prøver han å holde «hellig».

## Diskusjon om hver kvadratmeter

- På Nøtterøy vil vi i framtida ha en sammenheng med områder for rekreasjon og sosiale aktiviteter, forteller Harding Hansen videre. Kommunen er innstilt på å ikke bygge ut nye, store arealer til boligområder. Tønsberg/Nøtterøy-området er et attraktivt sted å bo og ifølge Harding Hansen er det viktig at Nøtterøy vokser forsiktig.



# Fra grått til grønt

*Mange har sikkert kommet lenger med avfallssortering og resirkulering enn storfamilien i Stoltenberggate 1.*

*Men nå er det noe på gang på seksjon for fellestjenester hvor jentene på ekspedisjonen er i ferd med å innføre grønt kontor.*

TEKST: RUNE GJØS, FOTO: ANNE METTE STORVIK

**L**øpet av de seks årene jeg har jobbet på vegkontoret har jeg fått den uvanen at jeg fråtser i kontorrekvisita. Jevnlige tar jeg meg en tur innom ekspedisjonen for å raske med meg notatblokker og penner. Men i den siste tiden har det blitt noe vanskeligere. Jeg har registrert at ting har begynt å skje. For å finne ut av dette, har jeg tatt en prat med Karina Krokeborg og Inger Næss på ekspedisjonen.

## Hva er "grønt kontor" ?

"Grønt kontor" er en kombinasjon av sparing, nøkternt forbruk og systematisk valg av miljøvennlige produkter. Jentene forteller ivrig at det siden høsten 1998 har vært en systematisk endring av materiell og rutiner. Rimelige rekvisita velges framfor mer eksklusive "Rolls Royce-løsninger".

- Formålet var først og fremst å spare penger, men også å finne mer miljøvennlige produkter. For en gang skyld går miljø og økonomi hånd i hånd, forteller Inger.

## Fra «kjekt å ha» til sparing

Skapene med penner, ting og tang skal ikke lenger fylles opp til bristepunktet. Jentenes nye rutine er å fylle skapene slik at det til enhver tid er moderate mengder av ting. Det har faktisk redusert forbruket.

- Når det er mindre av ting, tar folk også mindre, sier Karina.





Rune er etatens miljøkoordinator og hører til i vegsjefens stab.

Jeg må si at jeg kjenner meg igjen. Pulten min flyter av tekstmarkører i alle regnbuens farver. Nå er det slutt på dette. Heretter skal kun to farver være tilgjengelig. For tiden er det rosa og gul.

### Fra Rolls Royce til konebil

De nye produktene velges ut i nært samarbeid med leverandøren. Jentene prøver seg så fram. Det er enkelte ting det ikke kan spares på. - Noen produkter må ha en viss kvalitet, slår Inger fast. Av og til må de gå tilbake til det dyre og mindre miljøvennlige. Et eksempel på dette er disketter.

- Vi prøvde billige varianter, men de ramlet nesten fra hverandre, forteller Karina og Inger som har klare meninger på hva som er bra og dårlig med de ulike produktene. Brått kan de bryte ut i en diskusjon om tapekvalitet og limtuber.

### Fra holdning til handling I

- I begynnelsen kom det noen klager, men etter en stund venner brukerne seg til det, og er stort sett fornøyd, forteller Karina.

- Hvis vi er "småstrengte" er det for få folk til å spare litt. Gjennom handlingene våre kan vi få en holdningsendring her på huset, mener Inger.

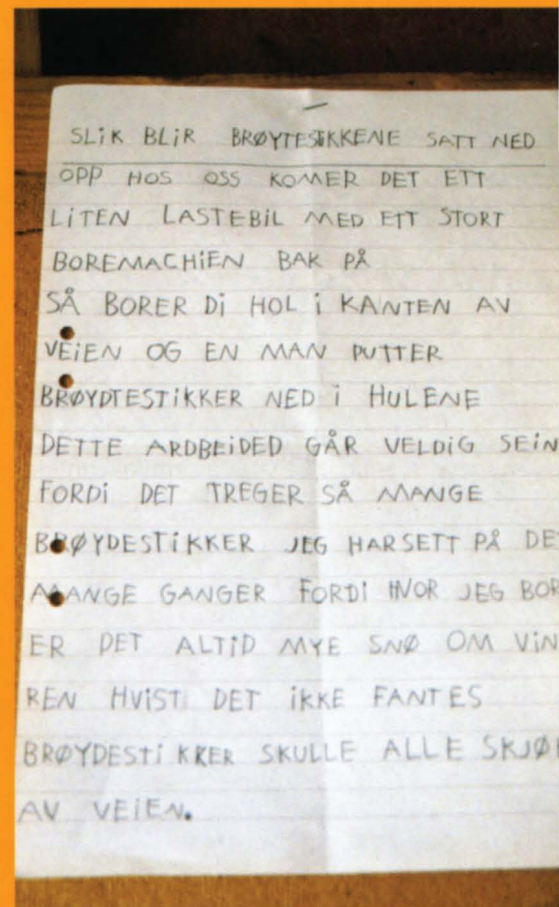
"Grønt kontor" er en kombinasjon av sparing, nøkternt forbruk og systematisk valg av miljøvennlige produkter. Inger Næss (til venstre) og Karina Krokeborg (til høyre) velger ut de nye produktene i nært samarbeid med leverandøren. De vurderer så produktene ut fra egne erfaringer og tilbakemeldinger fra brukerne.

### Fra holdning til handling II

Jeg synes det arbeidet som Felles-tjenesten har begynt på er veldig bra. En veldig viktig del av miljøarbeidet er vårt eget forbruk. Hver dag forbruker Statens vegvesen Vestfold en ikke ubetydelig mengde varer og tjenester. I et globalt perspektiv spiller det kanskje liten rolle om vi reduserer vårt forbruk, men alle monner drar. Videre er egne handlinger et viktig signal, både til våre omgivelser og til egen organisasjon.

En oversikt fra leverandøren viser at en gjennomsnittsgjennomsnittsperson i løpet av 1998 brukte fem tusjpenner, fire kulepenner og tre blyanter, og et halvt viskelær. Jeg vet om personer som i løpet av en måned klarer å sløse bort mer enn dette. Det betyr at det her og der sitter personer som virkelig bruker lite materiell. Det burde de få premie for.

## Barna følger med på Vegvesenets aktiviteter



Vestfolderns redaksjon falt pladask for dette fornuftige innlegget om brøytestikker og viktigheten av dem. Dessverre har vi ikke navnet på den unge forfatter, men betraktningen ble presentert sammen med andre barnetegninger ved åpningen av Gamle Sande vegstasjon i fjor sommer. Vi blir lagt merke til!





662 personer har fått brev fra vegsjefen i Vestfold med tilbud om kurs. Brevet er sendt til alle som fyller 70 år første halvdel av 1999 og som har førerkort. Til høsten får alle som fyller 70 annet halvår i år et tilsvarende tilbud. - Tiltaket med å invitere bestemte aldersgrupper gjennom brev blir nå prøvd ut i Vestfold og skal videreføres til hele landet hvis effekten er god, sier avd.ing. Klaus Ottersen.

### Foregangsfylke

- Trafikkurs for eldre bilførere i Vestfold har vært i gang i flere år allerede, forteller Klaus videre.

Selv om vi har holdt på med slike kurs for eldre, er det allikevel ukjent for mange. Vestfold har vært foregangsfylke for trafikkopplæring av eldre bilførere. Dette er nå utvidet, og spesialiseringen i Statens vegvesen har gitt Vestfold utfordringen som ressurs- og kompetansesenter, et landsdekkende ansvar for informasjon og opplæringstiltak for eldre.

### Positive tilbakemeldinger på tidligere kurs

TØI har evaluert de eksisterende trafikkursene i Vestfold som effektive, men antallet deltakere (800

stk) er for lite til å fastslå effekten med sikkerhet. Tilbakemeldinger fra eldre som har gjennomgått kurset, er meget positive. - Undersøkelsen viser også at 60 % av alle eldre bilførere kan tenke seg kurs, sier Klaus. Problemet med å få eldre til å melde seg på er betalingsvilligheten, og det er en utfordring for oss. - Statens vegvesen må markedsføre nytteverdien ved å oppdatere seg, sier Klaus Ottersen til slutt.

forsket elektronikken nærmere med en slik løsning. Vi valgte å sette skiltet utenpå bussen, og beskytte det med en ramme av rustfritt stål og ripesikkert glass, sier Tove Kværne.

### Monteres av Vegvesenet

Det er Ås vegstasjon som har montert skiltene på de 10 Norgesbussene (NSB-bussene brukte eget verksted). Systemet skulle være vedlikeholdsritt og enkelt å betjene. Derfor ble det montert en av/på bryter på dash-bordet i bussen.

- Dette har vært en spennende utfordring, spesielt fordi bussene ikke var like. Tore Berntsen har gjort en flott jobb ved hele tiden å finne nye løsninger for alle ledningene som skulle strekkes, forteller Ove Jensen, som var verkstedleder på Ås under arbeidet.

### Evaluering

Ifølge Ingvild Gåsemyr fra Vegdirektoratet skal prosjektet evalueres ved å måle fart/nedbremsing og



Blinkende skilt er montert både foran og bak på 30 skolebuss i Larvikdistriktet. Fra venstre: Rune Lundquist fra Vegvesenet, Tove Kværne fra Vestfold fylkeskommune og Ingvild Gåsemyr fra Vegdirektoratet.

foreta intervjuer/observasjoner i vegkanten.

- Resultatene - forhåpentligvis økt oppmerksomhet og aktpågivenhet blant trafikantene - er vanskelige å måle. Vegvesenet håper å innlede et samarbeid med foreldre, kommunene, politiet og bussjåførene når

det gjelder evaluering. Larvik trafikkstasjon skal også delta i evalueringen. Deretter går en rapport til Vegdirektoratet, som igjen lager en felles anbefaling til Samferdselsdepartementet, sier Rune Lundquist.

# Hva er et passelig antall døde?

*18 mennesker mistet livet i Vestfold-trafikken i fjor. Åtte fikk livstruende skader eller skader som medfører livsvarig invaliditet. Dessverre er det lite som tyder på at tallene i 1999 blir dramatisk lavere enn dette. Jeg har i en tidligere artikkel i denne spalten gitt uttrykk for at mange av dødsfallene ikke er uungåelige, men en konsekvens av valg politikere, byråkrati og trafikanter gjør - eller ikke gjør.*

**D**e aller fleste vil være enige i at 18 drepte på vegene i Vestfold er altfor mange. Men hva er så et passelig antall? 15? 10? 5? Er det i det hele tatt akseptabelt at mennesker blir drept eller lemlestet i trafikken?

I Sverige har Riksdagen vedtatt at en nullvisjon skal legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet. Nullvisjonen innebærer at trafikksystemet på sikt skal innrettes slik at feilhandlinger fra trafikantenes side ikke skal medføre at noen blir drept eller pådrar seg varig helse-skade. Dette er selvfølgelig det eneste prinsipp som er etisk for-svarlig. Få vil vedkjenne seg at de aksepterer at mennesker blir drept for at trafikken skal komme fram. Svenskene har gått ett skritt videre og spurt seg hva som må til for at visjonen skal bli virkelighet.

Den svenske nullvisjonen hviler på en erkjennelse av at det ikke er ulykkene i seg selv som er problemet, men derimot de skadene ulykkene medfører. At vegtransport skal kunne skje helt uten feil og skader av noe slag, er utenkelig. Tross alt dreier det seg om et system med mange frie aktører og sterke fysiske krefter. All menneskelig aktivitet innebærer fare for feilhandlinger og fare for skade på

personer. Selv om vi skal arbeide for å redusere antallet ulykker, er det enda viktigere å arbeide for å redusere konsekvensene av de ulykkene som skjer.

Løsningen på trafikksikkerhetsproblemet blir dermed først og fremst å arbeide for et trafikksystem hvor de fysiske kreftene man utsettes for når en feilhandling inntreffer, ikke blir sterkere enn at menneskekroppen kan tåle dem. De kreftene som utløses, vil avhenge av massen (vekten) til de kjøretøyer som er involvert og hastigheten i kollisjonsøyeblikket. I denne sammenheng er det hastigheten som er påvirkbar.

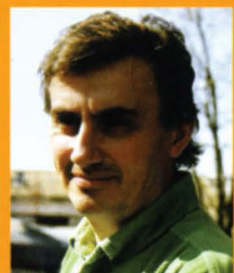
Hva betyr så dette i praksis? Svenskene er i gang med å legge om fartsgrensesystemet i samsvar med det de har kommet fram til er de menneskelige tålegrensene. Dette medfører at farten på steder hvor det kan oppstå konflikter mellom biler og myke trafikanter ikke kan være høyere enn 30 km/t. På steder hvor det er fare for at biler kan treffe hverandre i 90 graders vinkel, kan fartsgrensen ikke være høyere enn 50 km/t. Der det er muligheter for møteulykker vil farten maksimalt kunne være 70 km/t. Bare på veger med midtdele og med et sideterreng uten faste objekter, kan det være aktuelt med en fartsgrense på 90 km/t.

Tilpasning av fartsgrensene til det som er forsvarlig ut fra menneskelige tålegrensener, er et nøkkelpunkt i nullvisjonstenkningen. Til dette hører innretninger som vi vet virker hastighetsdempende: humper, opphøyde gangfelt, innsnevringer, rundkjøringer osv. Et annet nøkkelpunkt er tiltak som fysisk kan hindre konfliktsituasjoner mellom trafikanter: midtdele, rekkverk, separasjon av myke og harde trafikanter. I tillegg kommer alle tiltak som kan redusere skadene når et sammenstøt først har skjedd; bruk av bilbelte og annet sikkerhetsutstyr, kollisjonsikkerhet i kjøretøyene, ettergivende vegutstyr, fjerning eller sikring av objekter i vegens sideterreng.

Vegdirektoratet og Trygg Trafikk er nå i gang med å utrede en norsk nullvisjon. Stortinget ba under behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1997-2007 om en slik utredning, og denne vil bli lagt fram neste år i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011.

Mange mener at den svenske nullvisjonen slik vi først lærte den å kjenne, legger for stort ansvar på vegholderen og for lite på trafikanten. Det er greit nok å legge til grunn at det alltid vil skje feilhandlinger i trafikken. Å basere trafikksystemet på at trafikantene

# DREPTE VARIG SKADDE



**Erik Thomassen**  
leder av trafikk-  
sikkerhetsseksjonen.

skal få gjøre som de vil, er noe helt annet. (Og det er da heller ikke slik de tenker i Sverige.)

Det sies at dersom alle fulgte trafikkreglene, så ville dødstallene allerede være redusert med 50 % her i landet. Det er likevel litt av et tankekors at selv om alle kjørte «etter boka», så ville fortsatt mer enn 150 mennesker dø årlig på norske veier! Slik jeg ser det, må det derfor arbeides på to fronter: for det første

må vi tilpasse fartsgrenser og vegmiljø til hverandre, for det andre må det jobbes for en mer ansvarlig trafikantatferd gjennom økt kontrollvirksomhet, informasjon og opplæring.

Vi understreker ofte at ulykkesrisikoen i trafikken ingen steder er lavere enn i Norge, og at den aldri har vært lavere enn nå. Likevel har vi liten grunn til å være stolte. Både fordi alt for mange fortsatt

dør og lemlestes i trafikken, og fordi vi ennå aksepterer denne prisen for framkommeligheten. Nullvisjonen snur opp-ned på måten vi betrakter trafikken på og vil kunne gi trafiksikkerhetsarbeidet en ny giv. Det trengs!



FOTO: PEDER HØLLAND

ET PROSJEKT FOR Å SKAPE EFFEKTIV FØREROPPLÆRING OG ØKE UNGE BILFØRERES KOMPETANSE

# Mer øvelse gir bedre bilførere

Forskning viser at bilførere som har hatt mange timer bak rattet før de tar førerkort, har lavere ulykkesdeltakelse enn bilførere som har liten erfaring eller kun kjøreskoleutdanning. Med dette for øyet oppsto et nytt begrep i trafiksikkerheten, mengdetrening. Forskriftene ble endret slik at øvingskjøring med bil kunne ta til ved fylte 16 år.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

**M**en to år senere viser en TØI-rapport en ubetydelig økning i privat øvingskjøring. Både Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2007 og Statens vegvesen Vestfolds eksterne handlingsprogram 1997 poengterer mulighetene og behovet for mengdetrening. En prosjektgruppe ble nedsatt og startet sitt arbeid i mai 1998.

## Tiltak

Det er en rekke tiltak som er aktuelle for å øke omfanget av mengdetreningen. Mange av tiltakene kan gjøres over tid for å nå målene. Prosjektgruppen prioriterer å komme i gang med informasjonsmøter for 16-åringene og deres foreldre/ledsagere våren 1999. 16-åringen vil få invitasjon i posten. Det

er planlagt 24 møter i året, dvs. seks møter pr. distrikt vår og høst. Informasjonsmøtene skal gi publikum informasjon om bl.a. hensikten med mengdetrening, mulighetene for privat øvingskjøring, Normalplan for føreropplæring klasse B, førerprøven, ulike metoder for privat øving osv. I tillegg legges det opp til at publikum kan stille spørsmål. Møtet vil starte med en videofilm som setter fokus på en del viktige elementer ved privat øvingskjøring.

## Samarbeid med trafikkskolene

Prosjektgruppen har invitert trafikkskolene som en nær samarbeidspartner for å kunne realisere et relevant tjenestetilbud og sørge for at informasjonskvelden blir fulgt opp.

## Kjørelærer ikke redd for jobben sin

- Vår bransje er en viktig ressurs og bør brukes bevisst når myndighetene nå anbefaler mer privat øvingskjøring, sier kjørelærer Helge Berg Hansen ved Centrum trafikkskole i Tønsberg. Han er udelte positiv og deltar gjerne med sin kompetanse på informasjonsmøtene og i forhold til hjemmene.

- Å ha kontakt med en trafikkskole når hjemmet starter øvingskjøring med 16-åringen er en forutsetning for en helhetlig og riktig opplæring, mener Helge. Han er ikke redd for at foreldre vil overta jobben eller at kjørelærere får mindre å gjøre.

## Hvordan få hjemmene på banen?

- Jeg er spent på om hjemmene mobiliserer til øvingskjøring, sier Helge. Han har derimot erfaring med at foreldre stadig «ikke har tid» til å følge opp barna sine. Hvis kjøreopplæringen i trafikkskolene hadde vært dyrere, ville muligens flere foreldre valgt trening med 16-åringen selv, men Helge tror fremdeles folk vil betale for at profesjonelle lærer barna deres å kjøre bil.

## Fine å jobbe med

Helge synes de fleste 16 og 17-åringene er fine å jobbe med. De er uredde samtidig som de fremdeles har respekt for de som er bedre enn seg.



- Vi vil være en viktig ressurs når myndighetene legger opp til mer privat øvingskjøring, sier kjørelærer Helge Berg Hansen ved Centrum trafikkskole. Her forteller han Elise og Linda (gjemt bak) hvordan langkjøringen har gått.



## Først usikker, så **selvsikker** og til slutt **ydmyk**

*Som mor til en datter på 16 år ønsket jeg å gå inn i et samarbeid med en kjøreskole i forbindelse med øvelseskjøring. Jeg tok kontakt med Helge Berg Hansen ved Centrum kjøreskole i Tønsberg. Vi startet et treningsopplegg høsten hun fyllte 17 år.*

### **Svært positiv**

- Dette blir jeg med på, var Helges umiddelbare kommentar på min henvendelse. - For å kunne være en god veileder, anbefaler jeg deg å ta en kjøretest og det gjorde jeg. Det gikk utrolig nok meget bra.

### **Første kjøretime**

- Hun er ingen strykkandidat, var Helges umiddelbare kommentar etter første time i opplæringsbil. Etter mange år som kjørelærer kan han etter kort tid vurdere eleven. - En diamant må slipes i kantene, forklarte Helge. Han forklarte også at hun har god koordinering og god føling med bilen. Datteren kom hjem fra første kjøretime og fortalte at hun hadde vært veldig nervøs, men at læreren var «kul».

### **Treningen i gang**

Etter andre time fikk hun følgende å trene på:

- småveger med trafikk fra høyre
- forkjørsveger/ikke forkjørsveger
- kikke mer i speilet
- være mykere med clutchen

Mor og datter følte alvoret og kjørte mye i den perioden. Etter at vi tidligere hadde kranglet om små bagateller, var vi begge blitt mye roligere. Datteren hadde fått beskjed av Helge at moren faktisk var en god sjåfør. Dette var noe hun selvfølgelig ikke hadde tenkt seg for bare noen uker siden, at mora kunne lære bort bilkjøring. Tidligere endte hver kjøretur med full krangel og tidlig hjemtur.

### **Fra nervøs til selvsikker**

- Nå går kjøringa helt greit, sa en stolt datter til mora morgenen før fjerde kjøretime. Men på jobben fikk jeg telefon fra kjørelærer. - Vet du hva som skjedde i dag?, spør han. Hun holdt på å kolliderer med bil fra høyre, dette var alvorlig. Hun tok en klar avgjørelse om *ikke* å stoppe, hun var så sikker på at bilen fra høyre stoppet. Fra å være nervøs, til å bli mer sikker på seg

selv, var hun nå *for* sikker! Da må det ifølge Helge en hendelse til, slik at hun skal lære. Hun lærte av nestenkollisjonen med isbilen, for hun ble litt mer ydmyk etter dette.

### **Bedre og bedre, men ikke god nok - mer øvelse må til**

Etter både glattkjøring og langkjøring, er hun nå en mye bedre sjåfør. Ikke bråkjekk og selvsikker og heller ikke usikker. Takler de enkelte situasjonene og vet mer hvorfor hun gjør som hun gjør. Hun har opplevd en del situasjoner i trafikken som hun har vært nødt til å takle der og da. Nå skal vi bruka tida fram til hun fyller 18 år til privat øvelseskjøring. Helge vil ta kontakt med oss noen uker før oppkjøring slik at hun kan få et par oppfriskningstimer med han.

### **Dette anbefales**

Vi håper dette lykkes og jeg anbefaler på det sterkeste denne form for øvelseskjøring. Ta tidlig kontakt med en trafikkskole slik at læreren og hjemmet kan planlegge læringen sammen

# De må jobbe uansett høytid eller ikke

*Julaften, nyttårsaften, you name it, de er på jobb - våre folk på vakta. 1400 km veg er der selv om vi feirer jul. For å holde en viss standard og ha best mulig framkommelighet hele vinteren, må det være folk til stede for å ta de riktige avgjørelsene og utføre den viktige jobben på vegen.*

**M**ed strategi «bar veg» for E 18 hele vinteren, kreves det en beredskap som til en hver tid er oppdatert og som tar sitt ansvar alvorlig. - Med 18 sjåfører og 6 personer fra ledelsen skulle dette dekkes godt, sier Jørn Falch på Ås vegstasjon.

## Dyr vinter

-En vinter i Vestfold koster ca. 20 mill. kr, sier Jørn til Vestfolder'n. Med de værforholdene som vi har hatt i vinter, har Vegvesenet brukt mer salt enn i fjor, forteller Jørn videre. Med stabilt vær brukes mer salt. Vi salter når det forventes å fryse på, eller når snøvær er på gang. Da salter vi før snøværet forventes å starte slik at det ikke dannes såle. Ved kuldegrader ned til -7 brukes tørrsalt, avhengig av vind og vegbanetemperatur. Saltløsning blir brukt ned til ca. - 12 grader. Dette brukes kun mot rim, ikke ved snø og is. Vi bruker også noe som kalles befuktet salt «Slurry». Salt knuses og tilføres væske, en slags velling som ligger bedre på vegen. Dette brukes ofte ved vindvær.

## God ordning

- Beredskapsordningen vi har i dag er slik standarden tillater det, sier Jørn. Utfra jobben som er bestilt, er dette et riktig nivå med beredskap. Også utfra ressurser og økonomi fungerer ordningen bra.

## 1400 km veg å brøyte

Vegvesenet i Vestfold har seks brøyteenheter av til sammen 98 enheter i hele fylket. Vi har selv ansvaret for E 18 og hovedinnfartsårene til byene. 39 private brøytekontraktører tar seg av det resterende vegnett, i tillegg til kryssrydding og rydding av gang- og sykkelveger.



# Sjåføren tok



*- Jeg er en av dem, bare med litt mer ansvar, sier Jan Syvert Bråten på Ås vegstasjon. Som sjåfør med lang erfaring på beredskapsvakta, ble han spurt om han ville ha den ansvarsfulle jobben inne på trafikkstyringsrommet i stedet for i lastebilen. Dette er en jobb som alltid har vært knyttet til oppsynet. Jan Syvert slo til, tok utfordringen og liker seg godt.*

**D**et jeg har savnet som sjåfør tidligere, forsøker jeg nå å gi til gutta, forteller Jan Syvert videre. Praksis og teori er også i denne sammenhengen to helt forskjellige ting. Han føler at sjåførene stoler på han og gir han tillitt. I tillegg har han god dialog med Odd Eriksen, Jørn Falch og Jarle Hillestad. Hvis det oppstår problemer, har han mulighet til å ringe og sammen finner de en løsning.

Jan Syvert Bråten (t.v.) samarbeider godt med sjåførene Tor Anton Gran og Oddvar Brekkeseter (t.h.)

# utfordringen



- Det har vært mye nytt å lære og en stor utfordring for meg, forteller en fornøyd Jan Syvert Bråten.

## Mye nytt måtte læres

Det var mange ting å sette seg inn i, bl.a. måtte han lære alt om vær-data. Fra å være sjåfør og utføre oppgaver ute til selv å ta beslutninger og bruke utstyret riktig, er en stor overgang. Han har tatt lynkurs, men kan ikke få fullrost Hanne Nilsen nok. Han har lært mer av henne enn det han har lært på kurs.

## Først kaffe - så temperaturen

Kl. 03.30 ankommer Jan Syvert Ås. Etter en rask kopp kaffe leser han av temperaturen i lufta og i vegbanen, leser av metogrammet og snakker med Sande og Vervingen vegstasjoner. Hvis han er noe usikker slår han opp værradaren. Etter at vaktens sjekkrunde på E 18 er gjort og det viser seg at det ikke blir salting og brøyting, følger sjåførene egne arbeidslister som formennene skriver ut ved hvert sted. Hvis det er usikkert om det kan bli glatt om kort tid, er det alltid en saltbil i hvert område som er tilgjengelig. Kl. 05.30 får han tilsendt vær- og føreforholdene fra vaktene og Jan Syvert sender dette videre til VTS. Først da har Jan Syvert full oversikt. Så går dagen sin gang, helt avhengig av været.

# Nye lastebiler med bedre utstyr



Her er to av de nye flaggskipene avbildet under et vaktskifte på Ås vegstasjon.

- Ås vegstasjon mottok nylig, som den siste av våre tre vegstasjoner, en høyt spesifisert lastebil for brøyte- og strøtjeneste på E 18.

Ved snøfall vil bilene ha montert en breddejusterbar diagonalplog med effektiv ryddebredde inntil 4m foran, høvelblad med gummiskjær for å skrape bort slaps under midten og vekselplanmontert saltspreder bak. Dette tilsier at sjåføren har svært mye "leamikk" å forholde seg til under kjøring. Derfor er det også lagt stor vekt på å skape et så funksjonelt førermiljø som mulig. Vi kjøpte tilnærmet lik bil til Sande i 1997 og Vervingen i 1998.

Ekvipasjen koster vel 1,8 mill. kr. Med plog og saltspreder representerer enheten en samlet anskaffelsesverdi på nærmere 2,5 mill. Nils Gunnar Aas er fast fører på nyanskaffelsen utenom brøytesesongen, i brøytesesongen er det to sjåførere til som frekventerer flaggskipet.

## For teknisk interesserte har den siste leveransen følgende spesifikasjoner:

- Volvo FH-12, 420 hk motor, tre aksler med drift på to, helautomatisk gearkasse, lang hytte med god plass for diverse betjeningspaneler og utstyr, luftfjæring på alle aksler, hytte og førerstol. Innvendig har bilen automatisk klimaanlegg, elektrisk manøvrerbar førerstol, mobiltelefon med "handsfree" osv.
- Midtmontert TEHO høvelskjær med hydraulisk manøvrering av hev/senk, tilt og utskyt.
- Sørting dumperkasse med treveis tipp og sidomatic.
- Brøytefeste med nødvendige hydraulikkuttak for manøvrering av plog.
- Trykklufoperert tilhengerfeste bak.
- Opplegg for hydraulisk drift av saltspreder.
- Kontrollpanel for saltspreder med GPS-basert registreringssystem.

# Ansvar for arbeidsvarsling og sikkerhet selv

Statens vegvesen Vestfold

har, som det første fylket i landet,

satt i gang en omfattende endring av rutinene for

hvordan varsling av arbeid langs riks- og fylkesveger

skal praktiseres. Fra 1. januar i år har brukerne selv ansvar for arbeidsvarsling

for de oppdrag de utfører på eller langs riks- og fylkesvegene.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE



Vestfolder'n fant Kim Steinholt og hans firma på Barkåker, mens de utførte vegarbeid for Telenor. Det bemerkes at skiltingen var tilfredsstillende.

## Arbeidsvarsling langs riks- og fylkesveger

Alle arbeider langs riks- og fylkesveger krever en varslingsplan og eventuelt vedtak. Dette er hjemlet i vegloven §7 med forskrift, beskrevet i Håndbok 051, utgitt av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har hatt ansvar for arbeidsvarsling, både for egne arbeidere og for andre som utfører arbeider langs riks- og fylkesvegene. Ifølge beregninger har Vegvesenet utført arbeider for kommuner, energiverk, televerk, entreprenører og andre for ca. kr 500.000 i året.

### Hva er nytt?

Nyordning har vært under utredning de to siste årene. Det nye er at brukerne selv må ta ansvar for varsling, materiell og utarbeidelse av varslingsplaner for arbeider de utfører på riks- og fylkesveger. I tillegg må de sørge for sikring av egne arbeidere og at nødvendig kompetanse er til stede på arbeidsstedet. Trafikkstasjonene er godkjenningmyndighet for varslingsplaner/vedtak som brukerne utarbeider, og skal til enhver tid ha oversikt over arbeider som blir utført langs vegene. Det er faggruppe veg ved trafikkstasjonene

som har ansvaret for gjennomføringen av endringen. Det er Jan

Arild Førland og Harald

Inderøy som trekker i trådene. Med seg har de et

sekretariat bestående av Inger Merete Askjer, Grete Uthus og

Åshild Eftedal.

### Opplæring

- Entreprenørene får nå tilbud om opplæring for å få tillatelse til å utføre arbeid langs vegene, forteller

Jan Arvid Førland. Det er ønskelig at flest mulig læres opp, og prosessen er satt i gang både blant Vegvesenets egne ansatte og eksterne brukere. Over 400 personer får en dags opplæring. Videre skal det gjennomføres opplæring for personer som skal utarbeide egne planer. Disse kursene vil gå over to dager. Alle som gjennomgår opplæringen får kursbevis som dokumentasjon på at vedkommende er skikket til å utføre oppgavene. Riktig varsling av vegarbeid er avgjørende både for arbeidernes sikkerhet og trafikantenes framkommelighet.

### Positiv entreprenør

- For oss som utfører denne type arbeid daglig, vil den nye ordningen lette arbeidet på sikt, sier maskinentreprenør Kim Steinholt fra Steinholt i Lardal. Steinholt er sikker på at det etter en tid vil være tidsbesparende å kunne varsle selv. Han er svært positiv til den nye ordningen og hans firma vil dra nytte av å gjøre dette selv. At planen skal godkjennes på trafikkstasjonen er helt greit. For han er det viktig å ha et godt tillitsforhold til saksbehandlerne på stasjonen. For et firma som sjelden utfører denne typen arbeid, vil endringen bety en merkostnad, men for Steinholt vil det ikke medføre store utgifter.



# Skal bli bedre på **avfall**

- Det er viktig å tenke miljø, og i tillegg er det god økonomi med gjenvinning, sier fung. produksjonssjef Jarle Hillestad. Vegvesenet skal nå sette avfallssortering i et bedre system. Produksjon skal sette i gang med sortering og systematisering av avfall. - I Vestfold har vi allerede begynt med sortering og gjenvinning av visse typer avfall, sier Ove Jensen som har ansvaret for prosjektet i Produksjonsavdelingen.

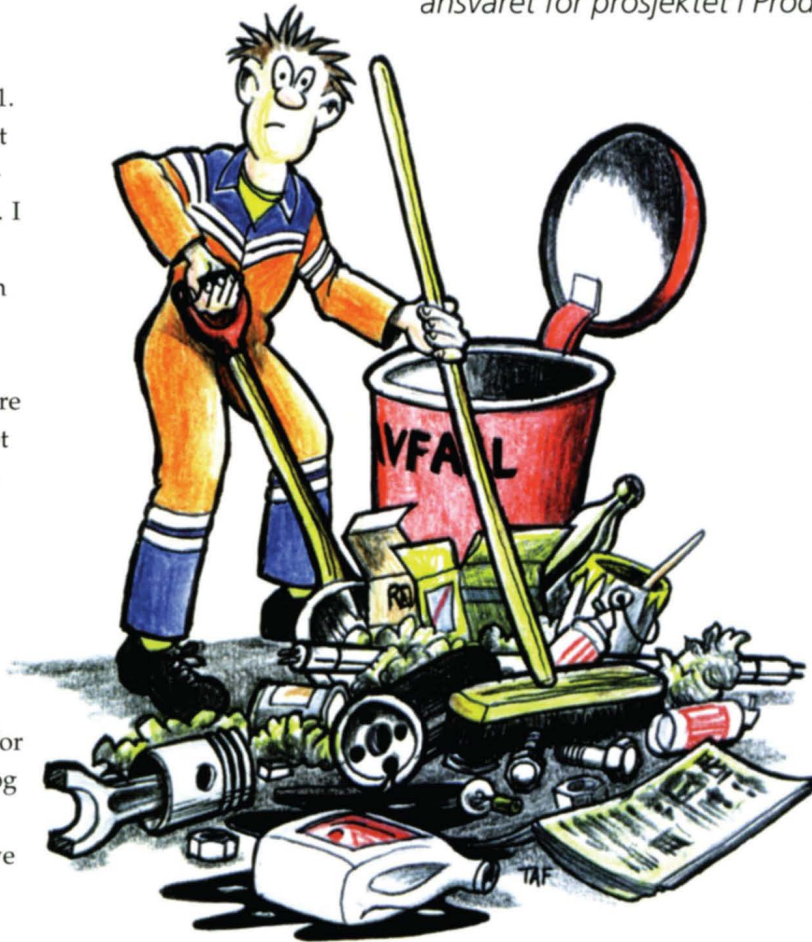
**N**ye regler fra 1. januar gjør at etaten må redusere mengden avfall. I fjor var en gruppe ansatte i Statens vegvesen samlet i Hurdal for å drøfte hvordan etaten kan bli bedre til å sortere og gjenvinne avfall. Det jobbes med en forebyggende lokal avfalls- og miljøstrategi.

## Det meste kan gjenvinnes

- Statens vegvesen har allerede flere metoder for gjenvinning av avfall og vil i større grad ta ansvar for miljøet, sier Ove Jensen til Vestfolder'n. Han er produksjons kontaktperson og deltok på seminaret i Hurdal. Når Vegvesenet bygger og vedlikeholder vegger, oppstår det forskjellige typer avfall, og de fleste kan gjenvinnes. Som eksempler kan nevnes asfalt og betong i tillegg til datautstyr og papir. - På et gjennomsnittskontor produserer ni ansatte ett tonn papiravfall i løpet av ett år, forteller Ove Jensen. Til å produsere så mye papir går det med 14 trær!!

## Håndbok i avfallshåndtering

I hovedtrekk skal våre avfallsplaner bestå av tre hoveddeler. Først og fremst skal vi hindre forurensetning og begrense mengden med avfall. Det avfallet som likevel



blir igjen, skal kildesorteres og i størst mulig grad gjenvinnes. I den tredje fasen skal det som ikke kan gjenvinnes, behandles på en forsvarlig måte. Spesialavfall må håndteres etter egne strenge regler. - For å komme i gang med å legge opp arbeidet rent praktisk, har vi satt ned en prosjektgruppe, forteller Ove Jensen videre. Prosjektgruppen består i første omgang av Inger Austbø, Odd Lund Isaksen og Ove Jensen. Vegdirektoratet har laget en håndbok, som skal danne grunnlag for de lokale avfallsplanene. Myndighetenes forskrifter om avfallshåndtering danner

grunnlaget for Statens vegvesens avfalls- og miljøstrategi.

Direktoratet er i ferd med å utvikle egne miljøstasjoner som kan plasseres på vegstasjonene, for å ta imot ulike typer avfall. Dette dreier seg i første omgang om vår egen produksjon.

## Lønnsomt å sortere

Det er dyrt å levere avfall til lagring. Vanlig avfall, som i dag går i containere, varierer etter tyngde. - Allerede i innkjøpsprosessen av materiell, må vi i tillegg til innkjøpsprisen se på

hva det vil koste å levere avfallet etter at arbeidet er ferdig, sier Ove Jensen. Hva skal vi f.eks. gjøre med rekkverkstolpene når de ikke er i bruk lenger? Treverket er trykkimpregnert og må behandles spesielt. Vi må prøve ut nye materialer før bruk og tenke alternativt ved innkjøp.

Det å få ned avfallsmengden lønner seg på flere måter, ikke bare økonomisk. Undersøkelser har vist at arbeidsplasser som har fått ned avfallsmengden og innført systematisk sortering av avfall, har bedre trivsel, færre ulykker og mindre fravær.



# Oslofjord- forbindelsen

Etter 30 år med planlegging vedtok Stortinget høsten 1996 å bygge en forbindelse mellom E 18 i Buskerud og E 6 i Akershus. Vegvesenet i Buskerud er "eier" av prosjektet, som er antatt å koste ca. 1,3 milliarder kr.

**B**egrunnelsen for å bygge forbindelsen var ønsket om mindre trafikk i Oslo sentrum. Prosjektet består totalt av 26,5 km veg, og innbefatter seks tunneler og syv bruer. Etter planen skal hele vegsystemet stå ferdig 1. juli 2000.

- Vi har gode erfaringer med å hente inn Vegvesen-spesialister fra andre deler av landet: Hele fem fylker har vært i aksjon. Arbeidene som utføres av Vegvesenet selv har en verdi på rundt 120 mill. kr, forteller Ruth G. Haug, informasjonsansvarlig for Oslofjordtunnelen.

### Med vekt på opplevelsen

Landskapsarkitektene har vært med helt fra begynnelsen, slik at vegen har fått fin plassering og form.

- Et vegprosjekt behøver ikke å bli dyrere, selv om man tar hensyn til det estetiske. For eksempel kan det bygges bruer i stedet for å lage fyllinger. Det ser bedre ut og gir fri ferdsel i naturen under bruene, forteller landskapsarkitekt Kirstine Laukli.

Vegetasjonsnisjer i skjæringene langs vegen gir større variasjon, og ved tunnelportalene er skjæringene blitt slaket ut og framstår som lysninger i skogen.

Utseendet til brukarene er blitt

myket opp med Røykengranitt, en naturstein fra stedet, og tre er benyttet i overgangsbruene.

### Verdens lengste undersjøiske biltunnel

4. februar erklærte vegsjefen i Buskerud den 7,2 km lange Oslofjordtunnelen for åpnet, ca. 130 meter under havoverflaten. Det gjenstår imidlertid ennå ca. 40 m. Her er forholdene så dårlige at området må fryses til -30°C (noe som vil ta 12 uker) før man forsiktig sprenger seg igjennom. Foreløpig er det laget en 350 m lang sløyfe på tunnelen som går 20 m under det problematiske området. Det er bare 2 km av tunnelen som faktisk befinner seg under vann. Tunnelen fortsetter langt inn på land for at den ikke skal bli for bratt. Selv med



Vegen på hver side av tunnelen skal harmonere med narurlandskapet. Her er en detalj fra brukarene som forskjønnnes med lokal Røykengranitt.

denne forlengelsen har den en stigning på ca. 7 %.

### Bompengefinansiering

Bomstasjonen skal kun gjelde for trafikken gjennom tunnelen. Foreløpige beregninger antyder at det vil passere ca. 4200 kjøretøy i døgnet gjennom tunnelen i de 15 åra det skal betales bompenger. Førere av personbiler må betale en femtilapp, en stor trailer må ut med 220,- kr. Ved å kjøpe klippekort for 40 turer oppnås 40 % rabatt.

### Et liv etter bompengene

Etter at bompengeperioden er over, vil forbindelsen bli en slags ring 4 utenfor Oslo. Utenom rushtiden vil bilistene spare ca. 25 minutter på å bruke tunnelen, som gjør vegen fra øst til vest 22 km kortere.

Hvis en tunnel var lagt til Horten - Moss, ville forbindelsen mellom øst og vest blitt 115 km kortere enn løsningen som er valgt. Det er derfor mye som tyder på at trafikk fra Sørlandet, Telemark og Vestfold fortsatt vil gå med ferge fra Horten mens trafikken fra Kongsberg og Drammen vil gå gjennom tunnelen og videre sørover.

## Årets oppfinneravdeling 1998

- KFP-programmet gav oss tid og mulighet til å arbeide med forslaget, sier Vidar Rehn. Idéen som innbrakte "Rørgruppa" 16.000,- kr skaffet også produksjonsavdelingen prisen som Årets oppfinneravdeling 1998. Teknikken brukes nå som standard på E 18- anlegget, og gjør at man sparer 19.000,- kr pr. løpemeter - ca. 1,5 mill. kr totalt.

19. februar 1999 inviterte Forslagsnemnda representanter fra produksjonsavdelingen og "Rørgruppa" til overrekkeelse av diplom og blomster. "Rørgruppa" består av: Vidar Rehn, Wenche Kristiansen, Espen Sørлие, Jan E. Molland, Jostein Svendsen og Trond Bergstrøm. De vant med forslaget om å legge drensledning i varierende dybder i kombigrøfter.

- Vi har for så vidt gjort dette en stund, men nå er det innført som standard, sier Vidar Rehn. Anne Hov, sekretær i 1998, oppfordrer alle til å sende inn forslag. Hun forteller at ett tiltak i år er at alle som leverer forslag vil få en liten "mottaks-gave", og at sekretæren kan være behjelpelig med skriftlig utforming av forslag.  
- Det er viktig å samle gode forslag



Bak, fra venstre: Jan E. Molland, Vidar Rehn, Gunnar Hasle og Jarle Hillestad. Foran fra v. Espen Sørлие og Jostein Svendsen. Wenche Kristiansen og Trond Bergstrøm var ikke til stede.

i en idé-bank, slik at hele Vegvesenet kan nyte godt av dem, sier Anne og oppfordrer ledelsen til bevisst stimulering av dette. Forslagsnemnda består i år av Kjell Kval, Einar Lunde, Mary Kristensen (sekretær) og Svein Arne Nordkvelle (leder).

TEKST OG FOTO: AMS

## Populær og verdifull befarung

KFP-arbeidet avslørte et behov blant mange ansatte for å komme litt rundt til andre deler av virksomheten. Mange av de ansatte har f.eks. aldri vært på E 18 Nord. En slik befarung gir et avbrekk i hverdagen og skaper verdifull forståelse.

5. og 6. januar dro derfor to puljer

av jentene på fellestjenesten på befarung til E 18 anlegget.

- Vi følte alle at vi fikk et godt innblikk i denne delen av virksomheten, og plutselig forsto jeg hvorfor vegbygging er så dyrt, forteller en strålende fornøyd Laila Imset.



Her er jentene på fellestjenesten i Hanekleivtunnelen. Fra venstre: Sissel-Gro Eriksen, Anne-Grete Rød, Bjørg Trangerud, Barbro Roberg, Laila Imset og Rigmor Nilsen. I bakgrunnen en blid Finn Erling Berg.

TEKST: ANNE METTE STORVIK, FOTO: LAILA IMSET

## Påkestemning på E 18

Også påsketraфикantene skal oppfordres til tryggere kjøring. De fem juleskiltene med nissemotiv, som Trafikksikkerhetsseksjonen satte opp langs E 18 i juletrafikken, fikk svært positiv mottakelse. Derfor skal budskapet nå gjentas i gul og fin påskedesign. Håpet er at kyllingen skal berolige

traфикantene, slik at alle kommer trygt fram i påsketraфикken.

Skiltene kommer opp 1. april, som er Skjærtorsdag.

TS-seksjonen vil gjerne ha synspunkter på tiltaket, som er et forsøksprosjekt.

God påsketur  
Kom trygt fram



Statens vegvesen



**Trine Wingereid**  
sekretær  
Sande vegstasjon

Trine Wingereid (28 år) er sekretær, 60 % på Sande vegstasjon og 40 % på Kopstad, på engasjement fram til august 99. Hun trives godt i Vegvesenet og håper å få være her lenger. Trines jobb er alt innen kontor; ta telefoner, registrere timer, fakturaer, lageroppfølging, kopiering, osv. Før hun begynte i Vegvesenet hadde hun vært på Eidsfoss mekaniske. Hun har handelsskolen og landbruksøkonomi på Telemark D.H. Trine er fra Hof og bor der med mann og sønnen på 2 1/2 år.



**Anne Nordkvelle**  
1. konsulent  
IT-seksjonen

Anne Nordkvelle ble fast ansatt på IT-seksjonen 5.1.99. - Jeg hadde hørt at det var spennende utfordringer her. Har et positivt inntrykk til nå, selv om det er hektisk med omleggingen til NT 4.0, sier Anne. I 1984 var Anne ferdig elektroingeniør. Hun jobbet først for Sperry, så i Stortingets administrasjon og så Tønsberg kommune fra -91. Anne er fra - og bor på Nøtterøy. Hun er 38 år, gift, har to døtre og katt. Ev. fritid går til bøker, musikk og trening.



**Morten Klokkesveen**  
Landskapsarkitekt  
Planseksjonen

Morten Klokkesveen ble fast ansatt som landskapsarkitekt på planseksjonen i utbyggingsavdelingen 1. januar. - Både jobb og fylke er spennende. Jeg hadde lyst å jobbe mer med grønt, sier Morten. Han skal nå jobbe mye med støyskjerming og TS-tiltak på Teie. Morten var ferdig med Landbrukshøgskolen på Ås i -96 og jobbet deretter tre år på vegkontoret i Finnmark. Fritiden brukes på idrett, friluftsliv og kor. Morten er 31 år, kommer fra Dokka i Oppland, og bor nå i Ungkarsreiret i Hogsnesbakken.

Grethe Skalland Tangen (42 år) er sekretær (vikar) på Island fram til august 99. Hun tar telefoner, registrerer timer og fravær, skriver brev, håndterer posten osv. Grethe har de siste 12 årene vært hjemmeværende med to barn. Fra 1974 til 1988 jobbet hun på Drammen ligningskontor. Hun var spent på hvordan det ville være å jobbe 100 % etter å ha vært hjemme så lenge, men det har gått bra. Hun trives godt sammen med gutta på Island. På fritiden foretrekker hun en god bok.



**Grethe Skalland**  
sekretær  
Island

Laila Imset er i 50 % stilling på fellestjenesten. Hun steller med biblioteket og avløser på sentralbordet. Laila er engasjert gjennom arbeidskontoret, etter at den forrige arbeidsplassen hennes gikk konkurs etter 11 år. Laila jobbet de siste 5 årene som regnskapsfører og kontorleder, og har studert bedriftsøkonomi. - Jeg trives veldig godt og håper at ordningen kan vare en stund. Hun er 55 år, kommer fra Oslo og bor i Høyjord med samboer og katt. På fritiden lager hun keramikk og synger i kor.



**Laila Imset**  
Fellestjenesten  
Vegkontoret

Elisabeth Longva ble fast ansatt på trafikksikkerhetsseksjonen 4. januar i år. Hun skal hovedsakelig jobbe med analyser av trafikkulykker. Elisabeth var ferdigutdannet sosiolog i -95. Etter det jobbet hun på universitetet i Oslo, Institutt for samfunnsforskning, og på Høgskolen i Vestfold. - Artig å prøve et helt nytt felt og jobbe sammen med andre faggrupper, sier Elisabeth, som er fra Horten og nå bor der. Elisabeth er 30 år, samboer og har en datter. På fritiden er hun ute på tur, trimmer eller leser.



**Elisabeth Longva**  
1. konsulent  
Trafikksikkerhetsseksjonen

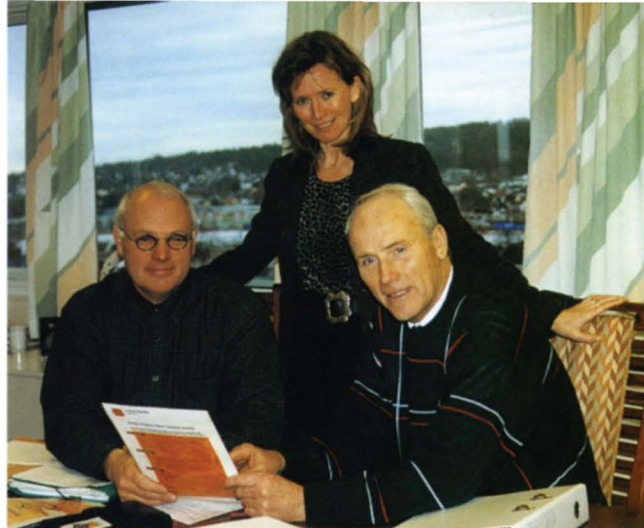
# Det satses videre på HTH i 1999

*“Fra holdning til handling”-prosjektet er som kjent et av Vegsjefens satsingsområder i 1999. En ny - og svært optimistisk - arbeidsgruppe er etablert og skal arbeide for å få HTH-verdiene videreført i linja.*

Prosjektgruppa skal arbeide ut året, og målet er at verdiene våre (trygghet, respekt, åpenhet, læring og lojalitet) da skal være innarbeidet hos oss alle. Hovedoppgavene til gruppa skal være å inspirere, råde og bistå ledermøtet. I løpet av 1999 skal dessuten gruppa bistå i utarbeidelsen av politikk (retningslinjer for hvordan ting skal gjøres) på IT, personal, miljø og informasjon.

## Interne krefter

- I år skal vi hovedsakelig benytte oss av de interne kreftene og den interne kompetansen vi har bygd opp. Nå har det vært stille en stund, så jeg tror mange trenger litt påfyll av inspirasjon og motivasjon. Jeg tror også vi har mye å hente ved å samarbeide med de involverte i Kvalitetsforbedringsprogrammet, sier Eva.



Prosjektgruppa består av Tore Solberg, Johan Lepperød og Jan E. Gravningen (ikke til stede). Gruppa ledes av Eva Monsen.

- Dette er ikke en “vegkontor-greie”, arbeidet skal rettes mot alle ansatte i hele Vestfold.

Av konkrete tiltak kan det nevnes at Johan skal sende brev til alle lederne om at HTH skal tas opp i alle medarbeidersamtaler og i tilsetningssaker, forteller Eva. Dessuten ønsker gruppa innspill om hva som skjer rundt omkring, og vil kåre “Månedens lyspunkt”.

- Vi ønsker å sette søkelyset på handlinger som er positive i etikkammenheng - handlinger som viser medmenneskelighet og omtanke, forteller Gravningen.

- Det nytter ikke å prate om hvor fine verdier vi har, det er først og fremst når vi ser på egne handlinger at vi får vite om verdiene lever og om vi forandrer oss, sier Tore Solberg.

TEKST OG FOTO: A.M. STORVIK

## Oppmerksomhet

### Vi gratulerer

#### 50 ÅR

Asbjørn Hagen, 16. januar  
Alf Åsberg, 10. februar  
Jarle Vartdal, 16. februar  
Terje Remme, 20. februar  
Wenche Johansen, 3. april

#### 60 ÅR

Kåre Holte, 1. februar  
Reidun Berg, 16. februar  
Thore G. Johansen, 13. mars  
Gunnar Moe, 27. mars  
Erik Jespersen, 31. mars  
Einar Møller, 30. april

#### 65 ÅR

Mary Kristensen, 20. januar

#### 65 ÅR

Rolf Mathisen, 11. mars  
Odd Pape, 27. april

#### 70 ÅR

Odd Damdalen, 14. februar  
Grethe Foyen Jensen, 20. mars

#### 75 ÅR

Ørnulf Johansen, 3. januar

#### 80 ÅR

Reidar Haugerud, 11. januar

#### 85 ÅR

Karl Rørås, 25. januar  
Johan Gjeldstad, 23. mars

#### 90 ÅR

Harald Harstad, 10. januar

#### 25 ÅR i Statens vegvesen

Kjell Bleika, 25. mars  
Asbjørn Hagen, 25. mars

### Takk for oppmerksomheten

Tusen hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag.  
Hilsen Reidun Berg

Takk for oppmerksomheten i anledning min 80-årsdag.  
Reidar Langerud

Takk for oppmerksomheten ved min 60-årsdag.  
Bjarne Karlsen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 70-årsdag.  
Odd Damdalen

Kristian Kristensen takker for oppmerksomheten i anledning 75-årsdagen.

# Trafikkfarlig julehilsen fra Vegvesenet

I Vestfolder'ns julenummer er det på side fire en liten artikkel om Vegvesenets julehilsen-skilt, og det skrives at håpet er å motivere trafikantene til selv å bidra til at de skal komme trygt fram til jul ved å velge en roligere kjørestil.

Jeg hadde gleden av å være med i en sentral gruppe med fire jurister og fire ingeniører som skulle lage ny reklamehåndbok for Statens vegvesen. Resultatet ble håndbok 190 - reklame og trafikkfare.

Denne håndboka skal legges til grunn ved behandling av reklamesøknader og behandling av ulovlig reklame langs offentlig veg. Håndboka har faktisk fått meget god motakelse også blant de seriøse reklamebyråene, som også var involvert under utarbeidelsen.

**På side 41 står det under prinsipper:** «Skal reklame være rettet mot vegtrafikken, bør den være slik at den er så lett å oppfatte som mulig slik at den ikke trekker oppmerksomheten vekk fra veggen og trafikkbildet mer enn strengt tatt nødvendig.»

På side 47-48 står det at reklamen skal være «lesbar på avstand,

skrifttyper bør være enkle og letteste og det bør være god kontrast mellom teksten og bakgrunnen som den står på».

Fargen skal heller ikke være fluoreserende. Det var fargen på jule-



hilsenskiltet riktignok ikke, men det var ikke langt ifra. Slik dette juleskiltet var utformet var det på avstand vanskelig å lese alt, spesielt den nederste delen med "Statens vegvesen". Kontrasten på skiltet var dessuten ikke god, og i overgang mellom dag og kveld ikke helt lett å se med et raskt blikk. Nissen og kristtorn-tegningene gjorde det heller ikke bedre. Kort sagt: Det var nødvendig å konsentrere seg om skiltet for å oppfatte budskapet, og såpass mye at oppmerksomheten ble trukket bort fra veggen og trafikken.

Hadde noen private søkt om å sette opp et reklameskilt med lik-

nende utforming, ville dette blitt nektet blankt. For ordens skyld vil jeg bemerke at julehilsen-skiltet i henhold til veglovens regler klart er å regne som reklame. Det skulle vel derfor formelt også ha vært innom faggruppe veg til vurdering før det ble satt opp.

Når Vegvesenet selv setter opp noe slikt som dette, hvordan blir det da med respekten og arbeidsforholdene for de som sliter med å holde vegene frie for ulovlig og trafikkfarlig reklame.

Selv om hilsenen var hyggelig og positiv, burde vel noen ha tenkt på virkningen for trafikken og trafiksikkerheten.

Dette skiltet var tydelig trafikkfarlig, i og med at folk måtte konsentrere seg mer om skiltet enn om veggen og trafikken. Personlig registrerte jeg en dame i en bil bak meg ved Tassebekk (der skiltet for øvrig var satt opp i en ytterkurve) som var i ferd med å kjøre ut av veggen og febrilsk vred på rattet for å rette opp bilen.

Jeg tror vi var heldige som ikke fikk ulykker pga. dette skiltet, og jeg håper de ansvarlige, neste gang slike tanker dukker opp, tenker seg om én gang til før de gjennomføres. For å si det på godt nordnorsk - så var dette et "fjottat" tiltak.

**Yngvar Pedersen.**

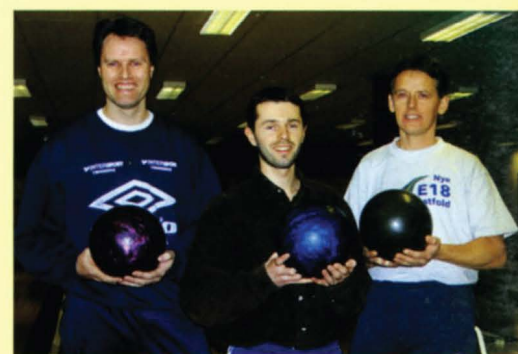
## Bli med på sosial bowlingkveld onsdag 7. april!

**E**n noe ukjent del av Vegas aktivitet er ikke mindre enn tre bowlinglag i Tønsberg. I tillegg er det ett lag i Larvik, så totalt er det nok 25-30 Vega-bowlere i fylket. Lagene spiller bedriftskamper i et divisjonssystem. Vega er interessert i å få med flere spillere og inviterer derfor til sosial bowlingkveld på Vallø. - 1998/99 er første året Vega har et lag i førstedivisjon, og vi må vel si at resultatet har vært over en-

hver forventning, humrer Morgan Eklund, som betegner bowling som en sosial idrett uten store krav verken til utholdenhet eller fysikk...

- Mange blir nok skremt av at vi spiller kamper, derfor arrangerer vi nå "kosekveld" for å vise at dette er ren moro.

Meld deg på før påske hos oppmann for bowlinggruppa, Arild Vestbø, på telefon 33 37 18 25!



Vegas 1. lag: Morgan Eklund, Tor Karlsen og Arild Vestbø. Morten Gulbrandsen er også med på laget som ligger på 2. plass i førstedivisjon.

# Gamle veier - nytt fagområde

*Du har sikkert sett u-formede stier/veier i naturen, men visste du at de kan være hundrevis av år gamle? Slike hulveier (gamle rideveier) er faktisk automatisk fredet som kulturminner. Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen Vestfold og Norsk vegmuseum har gått sammen om et prosjekt for å øke kunnskapen om disse gamle veiene, og arbeidet er nå i gang.*

**H**ulveiene har på sett og vis vært arkeologiens stebarn, de har aldri blitt forsket på. - En viktig årsak er at arkeologer er opptatt av gjenstander. Derfor har gravhauger og gammel bosetting blitt prioritert, sier leder for Hulveiprosjektet, Terje Gansum. Den årlige rammen for det to-årige prosjektet er 800.000 kr, inkludert lønn. Fylkeskommunen eier prosjektet og bidrar med 200.000 kr i året. Det er også Fylkeskommunen som stiller kontor og utstyr til rådighet for prosjektlederen. Statens vegvesen Vestfold og Norsk vegmuseum bidrar årlig med 100.000 kr hver.

## Nytt fagområde

Fagområdet er så nytt at det ikke finnes etablerte faguttrykk å bruke. - Vi må først lage en terminologi, ellers er det umulig å kartlegge og definere noe som helst. Hva kaller man en "veisnutt" på to meter som så blir borte i terrenget? Hva skal man kalle en hulvei som er blitt omarbeidet fra ridevei til kjerrevei i middelalderen? Vi har en lang vei å gå før vi kan begynne å grave, men vi går så fort vi kan, forteller prosjektlederen.

## Viktig informasjon

- Det er ikke selve veien, men hva den kan fortelle som er viktig, sier Tom Skarre (Vegvesenet) som er initiativtakeren til arbeidet med hulveiene. - Hulveier kan gi viktig informasjon om hvor folk bodde,

hva de levde av og hvordan de hadde det, men det er umulig å kartlegge og undersøke alle hulveiene i Vestfold. Vi må konsentrere oss om mindre områder hvor vi - bokstavelig talt - går i dybden, sier Terje Gansum.

## I grevens tid

Hulveiene er generelt vanskelig å tidfeste. Enkelt sagt er de fra den tiden riding var transportformen, fra eldre jernalder til inn på 1800-tallet. Noen av hulveiene ble bygd om for transport med hest og kjerre på 1600-1700 tallet. Mange hulveier er forsvunnet under utbygging av veier og boligområder, andre er blitt borte fordi de er blitt fylt igjen av planterester og løsmasser.

- Som regel har hulveiene vi ser i dag vært mye dypere. Hadde vi ikke satt i gang arbeidet nå, ville mange vært tapt for alltid, forteller Tom Skarre.

## Bevaringshysteri

Finnes det en hulvei på eiendommen din, er den automatisk fredet og kan ikke røres. Dette skaper problemer for mange utbyggere. Oldsaksamlingen kan, etter vurdering og ev. undersøkelse (noe "eieren" må betale), frigi slike kulturminner.



Leder for Hulveiprosjektet, Terje Gansum, tilbringer mye tid ute i naturen. I området rundt Hogsnesåsen er det store mengder hulveier. - Det vi ser her er antakeligvis en del av en ferdselsåre som forbinder Vestfjorden og Akersvannet med veiene videre opp til Raet, mener Gansum.

- Slik jeg ser det, lider mange arkeologer og kulturbyråkrater av bevaringshysteri. Sunn fornuft tilsier at det burde undersøkes mer - og raskere. Saksgangen er i dag håpløst byråkratisk, sier prosjektlederen, som har stor forståelse for frustrerte utbyggere.

## Med sneipen i munnviken...

TEKST: ANNE METTE  
STORVIK

**d**rassende på kaffekopp og sukkerbiter pendler jeg mellom 8. og 3. etasje etter at røykeforbudet ble innført på kontorene her i "Tåkeheimen". Det ville være direkte misvisende å si at vi, altså røykerne på vegkontoret, så fram til innføringen av forbudet. Det var med stor skepsis vi inntok det nye røykerommet i 3. etasje.

### Røyting på kontoret?

Da rundskrivet om "Røyking og kjæledyr på vegkontoret" kom, var det noen som i det lengste nektet å se sannheten i øynene: Følgende mail til "hussjef" Eva Monsen er sterkt forkortet:

"Det er en grov og gjentatt skrivefeil i rundskrivet ditt, Eva! Det er feil allerede i overskriften: Den skal være: Røyting og kjæledyr på vegkontoret. Det er opplagt snakk om røykende - ikke *røykende* kjæledyr. Kjæledyr som røyter, skal altså plasseres på røyterommet i 3. etasje, slik at de ikke siver ut av kontoret, noe som er et stort HMS-problem OG ET LEDERANSVAR!!"

Det var en hektisk mail-aktivitet i forbindelse med forbudet. Noen lurte på om matpakke med røket laks også ble forbudt. Og hva med pels - eller pelskraver?

### Ny informasjonskanal

I begynnelsen var det nok mange som slet med savnet av sigaretten, spesielt når man satt i telefonen, men etter hvert ble det en vane å ta heisen ned i 3. etasje. Gruppen av røykere på vegkontoret er sammensatt fra

### LANGDALENS STREKER



alle avdelinger og nesten alle sjikt (bortsett fra ledergruppa). Plutselig snakket jeg med folk jeg aldri hadde kommunisert med før. En periode vurderte jeg alvorlig å ta med meg en notisbok på røykerommet pga alle ideene og innspillene jeg fikk gjennom denne uvante kanalen.

En annen effekt er at lederen min plutselig er blitt mye mer tilgjengelig, ettersom hun også røyker. Ulempen er selvfølgelig at jeg av og til tar en ekstra røyk bare for å få snakket med henne, og at hun ikke er blitt mer tilgjengelig for ikke-røykerne.

Den siste tiden har vi bare hatt én heis i drift her på vegkontoret. Det har ført til at jeg løper ned trappene fra 8. til 3. etasje og får sårt tiltrengt trim. Jeg fyrer ikke lenger opp en røyk bare fordi jeg sitter i telefonen eller tar en kopp kaffe. Klærne mine lukter bedre og PC'n min er definitivt mer delikat enn før. Jeg liker egentlig ikke å innrømme det, men jeg må tilstå at jeg synes at røykerommet, - det er helt ålreit det...



**Statens vegvesen**  
Vestfold